

L'industria italiana pronta a una grande mobilitazione

Filomena Greco



«Il sistema dell'automotive sta crollando, senza cassa integrazione a fine anno si chiude». Le parole di Francesco Borgomeo, presidente di Unindustria Cassino, all'Ansa non lasciano dubbi sul momento assai difficile che sta vivendo l'automotive Made in Italy e l'intera filiera dell'auto, in Italia come in Europa. Volumi produttivi in calo, contrazione delle commesse, ripresa difficile dopo la pausa estiva, stallo della transizione verso la mobilità elettrica e mercato in rallentamento, sono questi i fattori che, tutti insieme, stanno determinando uno dei momenti più complessi del comparto.

Gli industriali dell'automotive sono pronti ad «una proposta da portare a tutti i partiti» anticipa Borgomeo che parla anche di una «manifestazione degli imprenditori dove si va a dire: o cambiate lo scenario o vi diamo le chiavi delle aziende. Leviamoci dalla testa l'idea che il sistema si salva, così il sistema crolla». Oltre agli ammortizzatori sociali servono «centri di ricerca e sviluppo per favorire un cambiamento di processo produttivo e di prodotto. E servono risorse da destinare agli investimenti. Per la filiera tutto questo è cruciale» aggiunge. Gli stessi sindacati, dopo l'incontro del Tavolo Automotive al Mimit il 7 agosto scorso hanno quantificato in 25mila i posti di lavoro a rischio nel settore per il progressivo esaurimento, l'anno prossimo, degli ammortizzatori sociali.

Da un lato dunque la necessità di strumenti straordinario per sostenere la transizione, sia sul fronte del mercato che dell'industria, come sottolinea Borgomeo, dall'altra la chiamata alla mobilitazione dell'intera industria. «L'appello è alla politica, gli industriali lo lanciano in Italia da tutti i Comuni e le Regioni dove ci sono stabilimenti auto e imprese della filiera» aggiunge. L'obiettivo è parlare ai decisori tanto in Italia quanto in Europa. Lo scenario da cambiare è quello "ideologico" che in Europa «ha determinato una crisi in un settore industriale relevantissimo» dice Borgomeo, per colpa dello stop al motore endotermico dal 2035 e dell'obbligo di Euro 7 per le immatricolazioni da luglio 2025. «La nostra proposta è molto semplice.

Noi vogliamo che al 2035 tutto il parco auto europeo sia almeno Euro 6: porterebbe un miglioramento enorme dal punto di vista delle emissioni e della sicurezza, mantenendo in vita una filiera che nel frattempo si orienterà verso altro» suggerisce il presidente di Unindustria Cassino.

L'allarme sui volumi produttivi, calati nel primo semestre dell'anno del 25% (del 35% se si guarda solo alle auto) sta interessando in queste settimane non soltanto gli stabilimenti auto di Stellantis ma anche il polo di Atessa dove si producono i commerciali leggeri e dove alla ripresa si lavora su due turni con in prospettiva due settimane di cassa integrazione tra settembre e ottobre. Ieri in una lettera il ceo di Stellantis, Carlos Tavares, ha risposto alla richiesta di chiarimenti del presidente della Regione Abruzzo, Marco Marsilio, sul futuro dello stabilimento. «Lo stabilimento di Atessa rimane centrale nella strategia di Stellantis, come dimostra il recente lancio dell'intera gamma rinnovata di veicoli prodotti ad Atessa nonché i nostri investimenti nell'efficienza energetica del reparto verniciatura e gli sviluppi regolari e continui a sostegno del piano strategico Stellantis Dare Forward 2030». Interventi non considerati sufficienti però dalla Fiom di Chieti che chiede maggior impegno sullo stabilimento e sull'impianto verniciatura che sconta, secondo i metalmeccanici della Cgil, grosse difficoltà. Tavares inoltre spiega il ricorso alla cig nello stabilimento abruzzese «è dovuto a una flessione congiunturale dei volumi di mercato e non è strutturale».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

